
風險因素

有意投資者務請細閱本文件所載的全部資料，尤其應衡量下列有關投資本公司股份的風險。閣下應特別注意，本公司在百慕達註冊成立，本公司業務於香港以外經營，法律及監管環境在若干方面可能有別於香港。下述任何風險及不明朗因素均可能對本公司業務、經營業績、財務狀況或本公司股份成交價極為不利，或會導致閣下損失全部或部份投資。

本公司相信本公司的經營涉及若干風險及不明朗因素，其中一些非本公司所能控制。該等風險可大致分為以下幾類；(i)有關本公司業務的風險；(ii)有關本公司行業的風險；(iii)有關持有本公司股份的風險；(iv)有關雙重第一上市地位的風險；及(v)有關本文件中所作陳述的風險。

有關本公司業務的風險

未來，本公司的盈利能力未必可以維持

截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司收入分別約為75,700,000美元、27,900,000美元及46,500,000美元；以及本公司淨利潤分別約為40,500,000美元、75,000美元及9,000,000美元。

於二零零九年期間，本公司的業務收入僅約為27,900,000美元，較二零零八年減少約63.1%。由於運費低，以及由(i)全球貿易融資萎縮及全球金融危機；(ii)中國煤炭出口下降，及作為不管收入是否減少均需支付的固定成本的若干開支導致船隊使用率降低，故本公司於二零零九年錄得毛損約1,100,000美元。由於本公司於二零零九年的其他收入主要源自保險賠付以及出售船舶及貿易投資，故儘管出現毛損，本公司仍能維持約75,000美元淨利潤。

於二零一零年，本公司收入及淨利潤分別上升至約46,500,000美元及9,000,000美元。

然而，本公司的收入由截至二零一零年三月三十一日止三個月約12,900,000美元下降約55.0%至截至二零一一年三月三十一日止三個月約5,800,000美元。此期間的收入下降主要乃由於日本地震、海嘯及核洩漏，使往返日本的船運大幅削減而令亞洲區的船舶供過於求。

根據期租租約，燃料成本通常由承租人承擔；而根據程租租約，燃料成本通常由本公司(作為船東)承擔。燃料成本可因應非本公司所能控制的不同的經濟及／或政治因素而波動。

風險因素

中東政治局勢不穩已導致對全球石油供應的憂慮，引致燃料價格(為本公司主要的可變成本之一)大幅上升，亦令本公司對議定運費較低的訂單望而卻步。上述已導致本公司船舶的整體使用率由約94.5%下跌至約44.1%。連同本公司運費下降的影響，本公司的及淨利潤於二零一一年三月三十一日大幅減少，導致於截至二零一一年三月三十一日止三個月錄得約3,700,000美元的淨虧損。並不保證此類淨虧損將不會出現，或本公司將能夠於未來產生並維持收入增長及盈利能力。

本公司的盈利能力取決於(其中包括)不同運力的船舶的供求水平、全球及區域經濟及市場情況、國際及區域貿易水平、市場競爭，以及經營及其他成本的波動性。二零零八年底，全球經濟出現衰退，並處於低迷，導致船舶租賃服務(包括本公司的服務)需求及該等服務的國際運費下降。此類波動有時或會不利於本公司業務，並可能對本公司財務表現構成重大不利影響。

本公司於往績紀錄期間依賴若干主要客戶，且本公司貿易應收賬款亦主要來自該等客戶

於往績紀錄期間，本公司的大部分收入源自若干主要客戶。於往績紀錄期間三年各年，本公司五大客戶共佔本公司總收入分別約56.7%、72.4%及57.7%，而本公司最大客戶佔本公司總收入分別約18.1%、52.2%及23.9%。五大客戶全為獨立第三方。

倘佔本公司大部分收入的任何主要客戶拖欠本公司款項，或者以其他方式不履行任何租船合同下任何義務，本公司或會付出時間及開支，以追討損失及損害。本公司亦或會遭受由此產生的停租期導致的收入損失及／或與替代承租人的租船合同下租船費率的任何下降。由此，本公司收入、經營業績及財務狀況或會遭受重大不利影響。

本集團的信貸風險主要產生自貿易應收賬款。本集團的信貸風險集中，因為(i)截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止的貿易應收賬款總額的91.6%、53.7%及78.6%乃應收自本公司的最大客戶及(ii)截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止的貿易應收賬款總額的99.3%、95.0%及100%乃應收自本公司五大客戶。倘任何該等客戶違背其結算業績紀錄或信貸質量，則本公司的財務狀況及表現或會遭受不利影響。

本公司依賴現貨租船合同

本公司的業務模式十分依賴源自現貨租船合同的收入。二零零九年，源自現貨租船合同的收入大幅下降，顯示本公司面臨運費波動的風險。截至二零零八年及二零一零年十二月三十一日止各年，本公司收入中分別約81.8%及75.5%產生自現貨租船合同，又分別約18.0%及

風險因素

23.9%產生自包運租船。截至二零零九年十二月三十一日止年度，本公司源自現貨租船合同的收入由二零零八年約62,000,000美元減少至二零零九年約13,400,000美元，此乃由於運費低，以及因(i)全球貿易融資萎縮及全球金融危機；及(ii)中國煤炭出口下降，所引致的低船隊使用率。於二零零九年間，本公司收入中約46.5%及52.2%分別產生自現貨租船合同及包運租船。倘市場運費及／或船舶租賃服務需求下降以及／或者本公司無法獲得為本公司提供相對穩定收入的任何包運租船，則本公司或會無法維持盈利能力，且或會對本公司財務表現構成重大不利影響。

本公司現僅擁有九艘船舶

截至最後可行日期，本公司擁有九艘乾散貨船，總噸位約為577,000載重噸。進一步詳情請參閱「本公司業務－船隊組合」。

由於本公司擁有及營運的船舶數目有限，故於往績紀錄期間，該等船舶各艘對本公司業績均有重大貢獻。本公司任何一艘船舶營運的中斷或終止(無論是由於退役、扣船、檢查、維修或保養、海洋事故、機械故障、工人罷工、人為錯誤、不利天氣條件、恐怖襲擊、海盜或其他原因導致)或者本公司就船舶遭受的任何損失或損害(如任何特定承租人拖欠租船款項)，均可對本公司業務、盈利能力及經營業績構成重大不利影響。

對本公司於未來計劃收購的任何其他船舶是否將足以令本公司最大限度地降低其他船舶的任何中斷或終止導致的影響概無保證。

來自中煤能源包運合同、二零一一年首份包運合同及二零一一年第二份包運合同的收入或不會於合同期間平均產生

於往績紀錄期間及直至最後可行日期，本公司的包運合同可按商品性質分為兩類：

- (i) 有關海砂運輸的包運合同：本公司已於二零一一年五月與兩間新加坡建築公司分別訂立二零一一年首份包運合同及二零一一年第二份包運合同。根據該兩份包運合同，本公司已同意於協定期間以預先釐定的固定費率為該等客戶運輸若干協定量的海砂。授予該兩間新加坡建築公司的信貸期為30日。
- (ii) 有關動力煤運輸的包運合同：本公司已於二零一一年五月與中煤能源訂立中煤能源包運合同。根據中煤能源包運合同，本公司已同意於協定期間以預先釐定的固定費率為該等客戶運輸若干協定量的動力煤。授予中煤能源的信貸期亦為30日。

風險因素

根據三份包運合同，本公司負責於各個合同期間為該等公司運輸協定量的海砂或動力煤，但運輸量或不曾於此段期間平分分佈。因此，並不保證源自該等包運合同的收入可平均產生，於期間內或會對本公司的財務表現構成重大不利影響。

本公司或會承擔船舶的大量保養及維修成本或更換成本

本公司的各艘船舶須經船級社認證。為了維持此認證，船舶須接受並通過各項檢驗及檢查，包括年度檢驗、中期檢驗(通常每兩年半進行一次)及船級換證或特定檢驗(通常每四年到五年進行一次)。

收購相對較舊的船舶的成本通常較低。本公司一直偏好此類別的船舶以節約收購成本。截至最後可行日期，本公司船舶的平均船齡約為26年，大幅長於業內其他船舶的平均船齡。因此，本公司船舶的剩餘可使用年限及剩餘價值低於業內其他船舶。本公司船舶的保養及維修成本亦或會高於業內其他較新的船舶，此或會增加本公司的服務成本，並因此降低本公司的盈利能力。

倘本公司船舶的經濟年限無法繼續以合理水平的費用維修，則或會在收購更換船舶時承擔大量成本，此或會不利於本公司的財務表現。亦不保證本公司對二手船舶的擁有權及營運不會產生較原先預計的成本(包括維修成本)為高的營運開支，此或會對本公司的財務表現構成重大不利影響。

本公司面臨交易對手風險

由於本公司經營所在的市場非常分散，故本公司擁有多元化的客戶群。儘管如此，本公司五大客戶(共佔本公司於往績紀錄期間的收入的50%以上)與本公司建立了五年以上的業務關係，且擁有良好的信用記錄，值得信賴。本公司不時向新客戶提供船舶租賃服務。由於市場內有關本公司潛在客戶的可用信息或會有限，且本公司過往與此類客戶並無任何業務關係，故本公司或會無法獲取所有必要背景信息，以評估此類潛在客戶的資信狀況。一般情況下，本公司會在評估任何交易對手風險時，在互聯網蒐尋相關資訊，亦會諮詢當地港口代理及本公司的其他聯繫人，瞭解該等潛在客戶的背景。本公司無法保證此類評估的正確性，或者本公司客戶(無論是新客戶，還是現有客戶)可或將始終履行其於相關租船合同下的義務。倘任何客戶不履約，除不支付租船費用外，本公司或會就違約時處理任何已裝船的貨物承擔額外開支，亦或會承擔港口開支及裝卸費用。本公司的財務表現或會相應地遭受不利影響。

風險因素

本公司所投購保險未必足夠保障有關本公司業務及損失的風險，且本公司或會無法維持現有保險保障

本公司在經營船隊時，面臨若干非本公司所能控制的內在風險及外部因素，如沉船、碰撞及其他海洋災害、環境污染、貨物及財產損失或損壞、海盜或恐怖襲擊。機械故障、人為錯誤、政治行動、工人罷工、不利天氣條件及其他情況或事項亦會導致營運中斷。任何此類情況或事項可導致收入損失或成本增加。

本公司已投購已生效的保險以及針對若干該等風險的保障及補償保險。然而，並不保證所有風險均受保或適當受保。本公司現有的保單不保障(例如)以下風險：(i)合同取消；(ii)租金損失；(iii)恐怖主義、輻射及化學污染或者對任何軟件程序或電子系統的網絡攻擊導致的損失或損害；(iv)核險或封港。本公司已投購尚未生效的保單，保障因政治動盪造成延遲或扣押、工人罷工、扣留、船員擅離職守、船員患病、傳染病、偷盜者、檢獲毒品、無法裝卸貨物等導致的收入損失。大部分保單中有適用免賠額，以致在本公司遭受或承擔的損失、損害或責任超出規定金額時，本公司未必能向保險公司索償，必須自行擔負。此外，倘本公司故意違反相關保單下的任何保證，則本公司將無法維持現有保險保障。有關本公司保險保障的進一步信息，請參閱「業務－保險」。

本公司或會被本公司所屬保障及補償協會要求追加繳款

本公司擁有來自美國協會(一個保障及補償協議)針對本公司船隊的生效的保障及補償保險。保障及補償協會為互助保險協會，成員必須繳款，保障其他協會成員承受的損失。保障及補償協議旨在根據進入協會的成員船舶總噸位提供互助保險。透過協會所有成員繳付的總保費支付索償，但如果總保費不足以涵蓋所提出的索償，或者其他保障及補償協會向該協會提出的索償，而該協會已簽訂協會間協議，則成員仍需接受追加資金要求。本公司面臨所屬保障及補償協議要求其成員追加融資風險，且此類融資要求或會對本公司財務表現構成不利影響。

本公司船舶被扣時，本公司的財務表現或會遭受不利影響

於往績紀錄期間，本公司董事確認，本公司有四艘船舶曾被相關港口部門或法庭扣押約半日到49日。此類扣押的原因包括於航運事故索償或被控不符合不同港口的相關規則。倘未來本公司船舶被扣，則扣押期非本公司所能控制，而是由相關部門決定。本公司船舶被扣時，該

風險因素

等船舶無法為租船方提供租船服務，而本公司的財務表現可遭受不利影響。倘本公司船舶的扣押期相對較長，則本公司的財務表現可遭受重大不利影響。

有關於往績紀錄期間，本公司船舶扣押案例的進一步詳情，請參閱「業務－法律訴訟」。

源自本公司業務的收入或須繳納當地司法權區稅項

本公司在百慕達註冊成立，主要從事區域船舶租賃服務，在不同司法權區均設有附屬公司，包括香港、台灣、英屬處女群島及巴拿馬。

本公司的船隊主要部署在大中華區、印度尼西亞、新加坡、韓國、越南、柬埔寨、菲律賓、俄羅斯及亞洲其他地區附近水域。本公司船舶不時前往的世界上任何特定司法權區或港口的當地稅務法律法規可能實施任何所得稅、利得稅、預扣所得稅或其他特殊稅項，或者對本公司源自相關船舶的收入徵稅。並不保證本公司有權向相關客戶索償或尋求補償，以償付此類稅項或徵稅。倘此類風險成為現實，則本公司的盈利能力或會遭受不利影響。

本公司船舶的折舊費用或會對本公司的盈利能力構成影響

根據本公司確立的會計政策，折舊費按本公司船舶自收購日期起剩餘估計可使用年期（一般為30年（就全新船舶而言）／通常為5到10年（就二手貨船而言））並考慮董事估計的剩餘價值收取，以直線法撇銷本公司船舶的成本。每艘船舶的剩餘價值相當於其輕量級噸位產品及報廢率。於往績紀錄期間三年各年，本公司的船舶折舊費用為固定成本，分別為6,600,000美元、10,500,000美元及8,800,000美元，分別佔總服務成本約18.7%、36.4%及25.8%。

本公司的業務拓展策略之一為透過收購較大型的二手貨船擴充及優化船隊結構，從而滿足本公司的服務需求。此類進一步收購可能增加本公司的折舊費用，尤其是較新且較大型的船舶的收購成本較高。倘本公司於未來的收入出於任何原因（包括但不限於世界船舶租賃服務租金波動或下跌）減少，則本公司的折舊費用或大於收入，且本公司的盈利能力或會因此遭受重大不利影響。

風險因素

本公司面臨有關二手貨船收購或擁有權的風險

目前，本公司的船隊只有二手船舶。本公司當前亦計劃透過購買二手船舶拓展船隊。然而，二手船舶的賣方通常就船舶的現狀或操作情況或者其他狀況提供非常有限的保修。本公司在購買前對二手船舶的檢查，一般無法獲得與為本公司建造或本公司獨家營運貨船時所獲悉的相同的船舶情況知識。此外，並不保證本公司將收購的任何二手船舶將符合本公司的要求。貨船的任何瑕疵或會引起重大的維修成本及費用，設置中斷本公司的經營，此或會相應地對本公司的財務表現構成重大不利影響。

本公司或會難以收購更多船舶以完全符合本公司的要求

本公司的業務策略及未來計劃顯然建基於本公司船隊的規模及載運力。本公司需收購船舶，以進行拓展或更換。並不保證將以本公司可接受的價格及付運時間購得符合本公司尺寸及質量要求的船舶。

在此等情況下，本公司增加或維持收入的能力或會遭受不利影響。倘本公司的貨船收購成本增加，則本公司的運力及／或經營成本或會相應地提高，因此對本公司的盈利能力構成重大不利影響。

重大訴訟或會影響本公司的業務

由於航運業務固有的海洋事故風險，故本公司面臨牽涉重大法律訴訟的風險，該等事故可導致財產損失或損壞，甚至引致人死亡或受傷。

倘本公司無法索償或對不時牽涉的任何法律訴訟進行抗辯，或者無法以商業上合理的條款解決此類法律訴訟，且本公司或會就此類法律訴訟負責支付的賠償金不獲保單保障或承保方以任何理由不予理賠，則本公司的業務及經營業績或會遭受重大不利影響。為了從事或抗辯本公司所牽涉的法律訴訟，本公司管理層的時間及精力亦會偏離經營本公司核心業務。承保方或亦提高本公司的保費。上述或會對本公司經營及財務表現構成重大不利影響。

本公司或會無法增長或有效地管理增長

本公司策略的主要焦點是透過拓展現有客戶關係、開發新客戶關係及善用產生自不斷變換的市場情況的商機，獲得增長。本公司計劃透過(其中包括)拓展或更改船隊組合或地域焦點、建立新的策略聯盟或運輸其他散裝貨物，實現此目標。本公司的未來發展將取決於若干因

風險因素

素，其中部分非本公司所能控制。該等因素包括但不限於，本公司維持、拓展或開發客戶關係的能力，識別將予收購的合適二手船舶，僱用、培訓及／或重新培訓合資格人員管理及操作本公司日益增長的業務及船隊，以及發現新市場。

並不保證本公司將能夠有效管理非本公司所能控制的發展因素。例如，為了挽留客戶，本公司或會響應市場情況，被迫降低服務定價。此或會不利於本公司的增長，甚至不利於盈利能力。無法有效地管理此類因素或會對本公司的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。

本公司依賴關鍵管理人員，損失此類人員或會對本公司經營構成不利影響

本公司未來的表現非常依賴本公司挽留關鍵人員的能力。本公司的執行董事及管理團隊集中負責日常運作。彼等在制定業務方向、確立及維持業務關係以及推動本公司增長上，扮演著領導性角色。本公司大部分執行董事及高級管理層均已年介60歲或以上，可能在幾年後退休。並不保證本公司將能夠挽留及／或尋獲關鍵管理人員的合適接替者。若無合適接替者，則可能損失彼等的服務，此或會對本公司的業務、財務狀況、經營業績及前景構成重大不利影響。

環境法規的變更或會對本公司的業務經營及財務表現構成重大不利影響

本公司的每艘船舶均須根據ISM守則取得船級社發出的相關認證，以符合與防止空氣污染、石油污染及其他類型的海洋污染有關的各種法規。一般而言，較舊的船舶與較新的船舶相比，往往會排出更多污染物。截至最後可行日期，本公司船舶的平均船齡約26年，大幅高於業內其他船舶的平均船齡。倘有關排放規定的環境法規更為嚴格，則本公司或需支付額外費用以履行該等規定，或更換較舊的船舶，此或會對本公司的業務經營及財務表現構成重大不利影響。

本公司預期就本公司的未來計劃支付大量資本開支，因此未來或需融資或取得新的資本

為發展本公司的業務，本公司一般擬提高船隊的運力及擴大經營規模。收購新船舶，以及在較小程度上擴大經營規模均需資本開支。此類開支可提前從增加的收入中撥出。然而，本公司無法保證在支付此類資本開支後，本公司的收入將如期增加。本公司無法在支付此類資本開支後增加收入可大幅降低本公司的盈利能力。

風險因素

此外，本公司或需獲得承擔額外債務或股權融資，以為本公司的資本開支籌資。額外的股權融資或會導致攤薄本公司的股東股權。額外債務融資或會導致以下全部或任何情況：

- 限制本公司派付股息的能力，或要求本公司就股息派付尋求若干債權人的同意；
- 增加本公司對一般不利經濟及行業情況的易損性；
- 要求本公司將大部分得自經營的現金流量用於償還債務，因此降低本公司現金流量用作為資本開支、營運資金及其他要求融資的可用性；及／或
- 限制本公司規劃或應對本公司業務及行業變動的靈活性。

本公司無法保證本公司將能夠以本公司接受的條款獲得額外債務或股權融資。無法獲得額外債務或股權融資或會對本公司的業務、業務策略的執行、未來計劃及經營業績構成不利影響。有關本公司資本開支的更多信息，請參閱「財務資料」。

本公司大部分附屬公司、經營或資產位於香港以外。因此，難以對本公司附屬公司以及非香港居民的董事及高級管理層執行判決

本公司大部分附屬公司、資產及經營位於香港以外。因此，本公司大部分附屬公司無需遵守香港法律。此外，本公司大部分董事及高級管理層為非香港居民，且該等人士的絕大部分資產均在香港以外。因此，投資者難以在香港送達法律程序文件，或執行在香港獲取對本公司附屬公司或者非香港居民的任何董事或高級管理層的判決。

日本最近發生的自然災害或會影響本公司的經營及財務表現

二零一一年三月，日本仙台發生黎赫特制約9級的嚴重地震，觸發海嘯，造成日本東北廣泛地區嚴重破壞。因此，道路及鐵路嚴重受損，多處發生火災。多個發電機停止運作，數個核反應堆爆炸導致輻射洩露。

於往績紀錄期間，本公司極少在日本附近水域部署船舶，亦極少有船舶前往或來自日本港口。然而，日本最近發生的自然災害或會提高油價，並因此增加本公司的經營成本，及倘本公司無法將此類不斷上升的成本轉嫁給客戶，或會對本公司的財務表現構成不利影響。倘輻射

風險因素

洩露加劇，並影響亞洲其他區域，則本公司或需重新制定航線。亞洲經濟活動或會遭受不利影響，此或會導致本公司船舶租賃服務需求下降，因此對本公司經營及財務表現構成不利影響。

本公司過去宣派的股息對本公司未來派息政策未必具指標性

本公司董事建議宣派任何股息及任何派息金額根據多項因素決定，包括但不限於本公司的經營業績、未來溢利、財務狀況、監管的資金要求、營運資金需求、整體經濟情況及董事不時認為可能相關的任何其他因素。因此，本公司過去的股息分派不可作為未來股息分派政策的指標，而準投資者應注意過去派息額不應用作一個預測未來股息的參考或基準。

有關行業的風險

全球或區域經濟、政治或其他因素或會對本公司業務構成影響

本公司的業務極為依賴全球及區域經濟及市場情況，以及國際及區域貿易水平。經濟增長放緩或衰退可對進出口需求構成不利影響，因此可導致本公司服務需求下降，或以其他方式壓低本公司的租船費率。國際貿易或政治糾紛及貿易保護主義或會導致實行貿易壁壘或限制、制裁、抵制或禁運，以及其他因素，如戰爭、敵對行動、流行病或恐怖主義，亦可對國際或區域貿易量構成不利影響，繼而可對本公司業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響，並影響本公司的未來拓展策略。

最近的若干不利金融發展已影響全球金融市場。該等發展包括美國及歐洲整體經濟放緩，全球及區域貿易量明顯波動，因此，本公司服務需求下降。該等情況的持續時間以及哪些市場及業務或會受到影響均難以預測。該等發展仍可在持續期內為本公司帶來風險，包括船舶租船量及／或租船費率潛在下滑。倘該經濟低迷持續，則本公司的業務、財務狀況及經營業績或會遭受不利影響。

埃及以及非洲及中東其他國家最近的政治動盪或會對本公司構成不利影響

自二零一一年初起，埃及以及非洲及中東一些國家出現政治動盪。由於蘇伊士運河(提供亞歐之間的運輸，無需繞航非洲)位於埃及，同時部分港口位於多個非洲國家，專注於亞洲水域的航運公司可能因由此造成的亞洲水域中船舶供過於求而受到此類政治不穩所影響。此外，

風險因素

燃料成本亦或會因此變得過高。倘全球經濟情況因此類事項而轉差，或者倘任何上漲的燃料或其他成本無法轉交給客戶，則本公司的表現及盈利能力或會遭受不利影響。

船舶租賃業及乾散貨航運業的週期性或會對本公司業務構成不利影響

本公司從事擁有及經營乾散貨船業務，該等船舶主要為好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型乾散貨船。乾散貨航運業傳統上屬於高度週期性行業，租船及運費、運力使用率、運力供需及航線變化均有相當劇烈的波動。該等因素會對本公司的收入、盈利能力及船舶價值構成影響。

運力需求以及運費及租船費率波動的起因包括：全球及區域經濟情況、國際貿易發展、海運及其他運輸方式變化、天氣條件、港口位置、壓港影響、貿易制裁、禁運、罷工、武裝衝突、騷亂、社會動盪及本公司船舶在正常情況下定期行駛的航線內各國的其他政治形勢。倘出現對任何該等因素構成不利影響的任何發展，以致本公司經營所在市場客戶降低對航次的需求，則本公司船舶需求會下降，且此或會對本公司財務表現構成不利影響。

自二零一零年五月起，波羅的海乾散貨運價指數(乾散貨航運需求指標)從4,209下降至二零一零年十二月二十四日1,773。倘運力需求疲軟期延長，則乾散貨航運業前景或會受到不利影響。同時，即將投運的新船對全球運力的任何大幅擴增或會進一步加劇上述影響。

乾散貨船運力供應隨(其中包括)現有全球船隊規模、其經營效率、壓港影響、新船舶付運以及報廢、轉作其他用途、退役或損失的舊船舶數目的差異而有所不同。此類供應或會遭受國際公約、國家、州份或當地法律法規(或此類公約、法律或法規變更)或者政府及國際機關實施的海上運輸慣例的影響。而且，並不保證在乾散貨航運市場中運營的新船舶付運量不會出現意外增長。該等因素均非本公司所能控制，且或會對本公司的財務表現構成重大不利影響。

本公司在一個競爭劇烈的行業內營運

乾散貨航運業競爭劇烈，由多個船舶擁有人及經營商主宰。本公司面臨來自業內大型及小型參與者的競爭。本公司的競爭對手擁有的船隊規模或會較本公司的為小(因此運力較小，或符合客戶要求的靈活性較低)，儘管如此，彼等或會透過降價與本公司競爭。另一方面，較

風險因素

大型的競爭對手憑著較大的船隊運力及優化的船隊組合或會獲得更多商機，取得較本公司為多的市場份額。

本公司亦面臨來自國際航運公司的競爭，彼等能夠提供更廣泛的港口或航線覆蓋面以及更大型的船隊規模，此或會不時保持彼等在主要港口的市場佔有率。隨著全球日益增加的船舶租船運力供應，本公司董事相信，未來，本公司行業中的競爭將加劇。

倘本公司部分或全部主要市場中的競爭增加，或者本公司的競爭對手能夠以更低價格及／或更高質素提供類似服務，並因此令本公司有必要大幅減價以獲取租船合同，則此將導致本公司的利潤率下降。而且，本公司或會無法取得預期中的租船合同。上述或會對本公司的財務表現構成不利影響。

本公司在一個高度受管的行業內營運，大量合規成本及工作或會對本公司的業務及盈利能力構成不利影響

船舶的擁有權、經營及管理高度受管，且本公司的經營受到有關(其中包括)船舶安全、管理及經營、污染控制及防止、環境保護、船員要求及安全措施的各項國際公約(包括國際海上人命安全公約、防止船舶污染國際公約、ISM守則)以及國家、州份及當地法律法規的影響。

此外，本公司的船舶或須遵守航運業組織及機構(包括國際海事組織)、本公司船舶船旗國、認證本公司船舶船級的船級社以及為本公司船舶提供保險保障的保險公司及保障及補償協會不時建議、採納或實施的其他適用守則、指引及標準。

有關上述法規的更多詳情，請參閱「法規概覽」。

遵守此類法規或會牽涉有關船舶改良或改造、保養及檢查的費用，亦或會牽涉可能增加本公司經營成本的經營程序變動。

倘日後，任何國際公約、國家、州份或當地法律法規，或著航運業組織及機構可能不時建議、採納或實施的其他適用守則、指引及標準變得更為嚴厲，以及／或者推出要求本公司遵守的其他法規，則本公司的經營成本或會增加，且此或會對本公司的盈利能力構成不利影響。

執法措施到位以確保船舶或船東遵守業內的各項法規。倘不符合任何該等現有的法規或此類法規的任何變更，或者要求本公司遵守的任何新法規，則本公司或須承擔或接受懲罰或制

風險因素

裁，且由於本公司船舶因缺乏認證而被阻止在一段時間內營運，或在一段時間內被相關港口機關阻止離港，本公司的經營或會遭受不利影響。此或會對本公司的經營及財務狀況構成不利影響。

船舶租賃業存在固有的經營風險(如海盜襲擊)，或會對本公司的經營及業務構成不利影響

船舶的海運經營有若干固有風險，包括海洋事故、漏油或其他污染事故、貨物及財產損失或損壞、留港停航、火災、爆炸、碰撞，以及由機械故障、工人罷工、人為錯誤、不利天氣條件及海盜導致的業務中斷。倘任何該等風險成為現實，則或會造成致人死亡或受傷、財產損失或損壞、環境污染或損害、貨運延誤、違反或終止租船合同、處以罰款或懲罰、扣留或扣押船舶、保險成本增加及／或客戶爭議，此或會對本公司的業務、經營及業績構成重大不利影響。

於往績紀錄期間，本公司牽涉入十一宗已解決及一宗尚未解決或待解決的航運事故。有關本公司法律訴訟的進一步信息，請參閱本文件「業務－法律訴訟」。

船舶租賃業的船舶海運經營易受海盜襲擊，且最近若干不利的全球金融發展或會加劇世界各地的海盜問題，尤其是中非沿海區域及索馬裏附近地區，該等地區最近報告了多起海盜事故。由於本公司的業務性質，本公司的船舶在航運過程中不可避免地面臨可能的海盜襲擊風險。

並不保證本公司的政策及程序將阻止本公司所有船舶日後遭到海盜襲擊。倘本公司的任何船舶日後遭到海盜襲擊、俘虜或劫持，或會涉及本公司財產(或倘本公司船舶遭到海盜破壞或搶奪則本公司連同船舶)損失或損壞或者甚至致人死亡或受傷，則本公司的業務及經營業績會遭受嚴重不利影響。

勞動風險可中斷本公司業務，包括勞資糾紛及勞動成本增加

於往績紀錄期間三年各年，本公司聘請天津跨洋提供船舶船員的成本佔本公司總服務成本分別約10.6%、12.5%及13.3%。

截至最後可行日期，本公司由天津跨洋提供的船員主要來自中國。由於中國經濟急速發展，故本公司日後或會面臨以更高的費率僱用此類中國船員。倘如此，本公司的勞動成本較上漲，且此或會對本公司的盈利能力構成重大不利影響。

如上所述，本公司不直接聘用任何船員操作本公司的船舶，反而與船員代理公司天津跨洋訂立協議。該公司據此協議為本公司提供所有船員，包括操作本公司船舶所需的船長、高級船員及船員。

風險因素

由於本公司僅依賴一個船員代理滿足本公司的所有船員要求，故倘來自此船員代理的船員供應出現中斷，無論是出於船員來源國的監管變化原因，還是因疾病爆發實施的衛生檢疫原因，本公司或需(有時在取得短期通知後)尋求船員的替代來源。倘本公司無法取得船員的替代供應，或倘本公司因此付出較高成本，則本公司的經營或會遭受中斷，或者本公司的成本或會增加，並因此，本公司的財務表現或會遭受不利影響。

本公司部分依賴船員代理確保其向本公司提供的船員具有相關國際公約、國家、州份、當地法律法規以及航運業組織及機構不時提議及採納的規則、守則、指引及標準下所有適用要求規定的適當資格並獲得認證。

根據ISM守則，本公司負責確保根據所有適用國家及國際法律、法規及要求，本公司的每艘船舶由合資格、經認證且具合適體格的船員操作。尤其是，本公司須確保船員完全熟悉本公司實施的裝船及在岸安全管理系統(「**安全管理系統**」)以及適用於船舶操作的其他相關規則、法規、守則及指引(根據不時更新)。本公司亦須確立並維持程序確定本公司在安全管理系統的支援中可能需要對船員進行的任何培訓，以及確保向有關的或參與安全管理系統的所有人士獲得此類培訓。

倘本公司的任何船員被發現不具備適當資格或未經認證，或者存在任何其他不符合、違反或觸犯相關法規規定的船員要求，則本公司或會就此類不符合、違反或觸犯的情況面臨或承擔觸發或制裁，且本公司或會因此而遭受經營中斷。

此外，倘本公司的船舶因船員的不稱職而牽涉入事故或碰撞，則本公司作為船東，或需承擔或面臨制裁、懲罰、漏油或污染賠償金、第三方索償、本公司客戶貨物損失或損壞，以及產生自此類事故或碰撞的其他可能索償。

緊急或戰爭期間政府徵用或會中斷本公司的業務

戰時或其他緊急情況期間，政府或會徵用或沒收船舶。然而，船舶擁有人可能無法收到政府的任何賠償，或可能被以低於當時現行市場費率的租船費率租用。因此，政府徵用可對本公司的業務及經營業績構成不利影響。

本公司的業務或會因流行性疾病、自然災害、戰爭、恐怖活動、海盜、政治動盪及非本公司所能控制的其他事項的爆發及反覆發生而受到影響

若干國家曾經歷如嚴重急性呼吸系統綜合症、禽流感等流行病及自然災害，例如火災、洪水、乾旱、暴風雪及地震，該類事項已對受影響國家的經濟構成不利影響。

風險因素

倘本公司船舶營運所在的任何國家爆發或反覆發生流行性疾病或自然災害、戰爭、恐怖活動、海盜、政治動盪及其他非本公司所能控制的其他事項，則可導致本公司船舶租賃服務需求因隨之而來的國際或區域貿易量減少而下降，繼而對本公司的經營及盈利能力構成不利影響。流行性疾病的爆發時，倘當地衛生及政府機關對本公司船舶實施隔離或其他檢查措施，或者限制受影響國家貨物的進出口，則亦或會導致本公司的業務中斷。

船舶亦會成為恐怖襲擊及海盜的目標。對商船的任何進一步的恐怖襲擊或海盜行為或會導致保費及安保成本上升，以及無力向及從受影響國際或地區運輸貨物。

倘本公司的貨船或設備出現任何重大故障，則本公司的經營或會遭受不利影響

倘有任何大範圍檢修或維修，則本公司的船舶或設備將長期重大故障，導致本公司的經營出現嚴重中斷。

倘本公司遭受此類船舶或設備長期重大故障，則本公司的經營及財務表現或會遭受不利影響。

本公司面臨租船費及運費

本公司根據各項租船條款向客戶提供船舶。截至二零一零年十二月三十一日止年度，現貨租船佔本公司總收入約75.5%，本公司預期鑑於現船費率的租船將一直佔據本公司收入的一大部分。就現貨租船而言，本公司跨海一般要求本公司根據即時或特殊基準提供船舶租賃服務，此類租船將根據現行市場費率，且通常持續時間短。現貨租船讓本公司在管理船隊使用率及商議相較於包運租船的費率，此或會令本公司面臨可能的租船費及運費波動。該等費用受多個因素影響，包括全球運力整體短缺情況、船舶可用性、航運需求(尤其是大中華區內)變化。倘租船費或運費下滑，則此或會對本公司的財務表現構成不利影響。

本公司或會受外匯風險影響

目前，本公司的收入主要以美元計值及收取，儘管本公司的部分收入以人民幣、新台幣及港元收取。本公司大部分購買行為均以美元計值，小部分以新台幣計值。倘本公司的購銷並未以相同貨幣進行準確匹配，或倘開票及收款／付款存在時差，則本公司將面臨以非本公司功能貨幣及申報貨幣美元進行交易產生的外幣兌換損益。並不保證將能夠成功管理本公司的外匯風險。因此，任何重大不利外幣波動或會對本公司的財務表現構成不利影響。更多信息請參閱「財務資料」。

風險因素

本公司或會受運費波動影響

二零零九年，本公司錄得約27,900,000美元收入，反映自二零零八年下降約63.1%。因此，本公司於二零零九年錄得毛損，以及淨利潤大幅減少至約75,000美元，此乃主要由於運費低。

運費一般由波羅的海乾散貨運價指數(「波羅的海乾散貨運價指數」)反映。二零零九年，於年初跌至900點以下後，於二零零九年十一月創出一年新高4,635點前，指數反復波動。儘管於二零零八年底，波動出現不可預測的較少震盪，但其已影響乾散貨航運的運費及需求，在二零零九年全年對本公司構成多個挑戰。

二零零九年初，波羅的海乾散貨運價指數清楚反映了慘淡的經濟狀況，世界市場持續承受金融危機的後遺症。於顯示出穩定的復甦跡象後，波羅的海乾散貨運價指數於二零零九年六月大幅回調，創出自二零零八年十月以來十個月的高位，處於4,291點水平。此乃由於中國鋼鐵製造商對鐵礦石及煤炭(鋼鐵生產的必要原材料)的需求日益增加。

然而，此指數激增並無一直維持，到二零零九年十月，波羅的海乾散貨運價指數出現另一波相當大的跌幅——此時跌至2,100點。波羅的海乾散貨運價指數水平隨後於十一月升至二零零九年高位4,635點，一年高低走勢飄忽不定，波動持續。二零一零年，波羅的海乾散貨運價指數跌回2,500點水平，然後於二零一零年五月上試該年高位4,187點。指數之後經受大幅下滑，於二零一零年七月跌至該年低位1,700點。然後於二零一零年九月回升至2,900點，再於二零一零年底跌至1,773點。該等因素對航運業的經營環境構成不利影響，因此降低了運費。並不保證波羅的海乾散貨運價指數可反彈至峰頂，且將不會進一步下跌。倘波羅的海乾散貨運價指數持續下跌或緩慢恢復，則本公司的經營業績及財務表現或會遭受重大不利影響。

本公司的船舶使用率按船舶租賃的市場供需釐定，受全球經濟情況影響

於往績紀錄期間，本公司的船隊使用率分別約為76.5%、71.2%及85.1%。由於二零零九年的全球金融危機及經濟低迷，船舶租賃服務需求大幅下降，導致本公司於同年的船隊使用率相對較低。由於本公司的船舶使用率按活產租船的市場供需釐定，受全球經濟情況影響，故倘全球經濟無法改善或陷入進一步衰退，則船舶租賃服務需求會相應下降。此會降低本公司的船隊使用率，並對本公司的經營業績及財務表現構成重大不利影響。

除上述外，近年，跨國公司及／大型公司或會為了確保穩定的航運方式，擁有及經營其船舶船隊，因此降低其對租船的需求。該等情況下，本公司的營業額或會遭受不利影響。

有關持有本公司股份有關的風險

股份市價可能波動。

本公司股份在新交所的成交價未必對本公司股份於介紹上市後在聯交所的預期市價起到指標作用。此外，本公司股份在新交所的成交價已經並可能繼續出現大幅波動。本公司股份的成交價可能因應若干事件及因素上升或下跌，當中包括：

- 本公司持有的物業的估值；
- 證券分析員的估計及推薦建議出現變動；
- 對本公司或本公司的競爭者產生影響的事態發展；及
- 整體經濟狀況變動。

有關波動可能對本公司股份的成交價產生不利影響，而不論本公司經營表現。亦由於（其中包括）該等原因，本公司股份可按高於或低於本公司股份的應佔資產淨值的價格買賣。此外，並不保證投資者可取回投資的金額。投資者可能損失於本公司股份的所有或部分投資。

控股股東的利益未必與本公司其他股東一致。

控股股東持有本公司已發行股份約62.6%。控股股東將可在很大程度上影響須經本公司股東批准的大部分事宜，其中包括董事選舉及批准重大企業交易。除根據上市手冊規則，或於本公司股份於聯交所上市後根據上市規則須放棄投票者外，彼等亦將擁有對於需要大多數票通過的若干股東行動或批准的有效否決權。該等擁有權的集中可延期或避免本公司控制權變動或以其他方式阻止潛在的收購人通過合併或收購等企業行為嘗試取得本公司的控制權，從而導致本公司股份市價降低以及本公司的其他股東的投票權及其他權利減少。就股份擁有權的集中而言，出售本公司或本公司部分或所有資產可能未必能為部分股東帶來最大價值。並不保證控股股東將按照符合本公司的其他股東最佳利益的方式行使彼等對本公司的影響力。

風險因素

本公司或本公司的現有股東將來出售股份可能影響本公司的股價。

任何將來在公開市場出售或提呈出售本公司股份可能對本公司的股價構成下調壓力。在公開市場出售大量股份或認為有關出售可能會發生，均可能會對本公司股份市價構成重大不利影響。該等因素亦可影響本公司日後發行額外股本證券的能力。新加坡法律法規概無限制現有股東出售其股份，百慕達法律法規亦無限制現有股東出售其股份。根據香港法例及法規，除上市規則第10.07(1)(a)條及第9.09(b)條項下的限制(已就此向聯交尋求豁免)外，概無對現有股東有關出售股份的其他限制。有關其他詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則」一節。

本公司股份在聯交所的流通量可能受到限制，而過渡安排的有效性亦受其限制。

本公司股份在介紹上市前並無於聯交所買賣，而於聯交所的股份流通量可能有限。儘管股東可將其股份登記自新加坡轉移至香港，反之亦然，但不能確定股東可選擇轉移至香港的股份數目。此舉可能對投資者於聯交所買入或變現股份的能力產生不利影響。因此，並不保證股份於聯交所買賣的價格將可與新交所買賣的價格大致相同或相若，或任何特定數量的股份將可於聯交所買賣。

在整個過渡期(即自上市日期(包括該日)起計30日期間)，過渡期經紀有意進行新加坡與香港市場之間的套戥活動(誠如本文件「上市、登記、買賣及交收－過渡安排」一節所載)。該等套戥活動旨在通過促進股份轉移至香港股份過戶登記分處以於介紹上市後在香港發展股份的公開市場的方式，增加股份在香港市場的流通量。然而，務請留意，過渡安排受限於過渡期經紀出售股份或取得足夠股份以供香港市場交收的能力，以及香港與新加坡市場之間是否存在足夠的價格差距。

並不保證過渡安排將取得及／或保持股份於聯交所的任何特定水平的流通量，或保證將切實的發展公開市場。過渡安排於過渡期(即自上市日期(包括該日)起計30日期間)後亦將終止並不再繼續。

亦不保證股份於聯交所買賣的價格將與股份於新交所買賣的價格大致相同或相若，或任何特定數量股份將於聯交所買賣。就介紹上市實施的過渡安排並不等於就首次公開發售可能進行的穩價安排。此外，過渡期經紀並非作為造市商行事，且不會承諾在聯交所創建本公司股份的市場。

風險因素

由於本公司在百慕達註冊成立，閣下可能在執行股東權利時遇到困難，百慕達的法律所提供的對少數股東權益的保障可能有別於根據香港及其他司法權區的法律所提供的保障。

本公司是在百慕達註冊成立的有限公司，百慕達法律在若干方面與香港或投資者可能身處的其他司法權區的法律存在差異。

本公司的公司事務受本公司的細則、百慕達公司法及百慕達普通法規管。與保障少數股東利益有關的百慕達法律在某些方面有別於根據在其他司法權區現有的成文法及司法先例制訂的法律。這可能意味著，可提供予本公司少數股東的補救方法可能有別於彼等根據其他司法權區的法律可提供的補救措施。

有關本公司雙重第一上市的風險

新加坡股市與香港股市有著不同的特點

自二零零五年十月十三日起，本公司的股份在新交所上市及買賣。上市後，本公司目前擬讓股份繼續在新交所買賣，而將在聯交所買賣的股份會於香港股份過戶登記分處登記。由於新加坡與香港的股市之間並無直接交易或結算安排，股份在百慕達證券登記處與香港股份過戶登記分處之間的過戶所需的時間可能有所變動，進行過戶的股份可供買賣或結算的時間也不能確定。

新交所及聯交所在交易時間、交易特點(包括成交量及流通量)、交易及上市規則以及投資者基礎(包括不同的散戶及機構投資者的參與程度)都有所不同。因此，股份在新交所及聯交所的交易價格可能有所不同。

此外，股份於新交所的價格波動對股份於聯交所的價格可能產生重大不利影響，反之亦然。再者，新加坡元與港元之間的匯率波動亦可能對股份於新交所及聯交所的買賣價格產生重大不利影響。由於新加坡及香港的股市具有不同的特點，股份於新交所的歷史價格或無法反映股份於上市後在聯交所的表現。因此，在評估投資者通過聯交所對本公司的股份進行的投資時，不應過份依賴股份於新交所的交易往績。

本公司將須同時遵守香港及新加坡的上市及監管規定

由於本公司在新交所上市，並將於聯交所上市，除非以其他方式經相關監管機構同意，否則本公司將須同時遵守兩個司法權區的上市規則(如適用)及其他監管制度。因此，本公司或會產生用於遵守兩個司法權區規定的額外成本及資源。

風險因素

於香港與新加坡市場間轉移股份所需的時間可能較預期長，股東未必可於該期間結算或出售其任何股份

新加坡與香港的證券交易所之間均無直接買賣或結算安排。為使股份能夠在兩間證券交易所間互相轉移，股東須遵守特定程序並承擔必要費用。正常情況下且假設未有偏離一般股份轉移程序，股東可預期從CDP至香港股份過戶登記分處的正常轉移將於15個營業日內完成，而從香港股份過戶登記分處至CDP的正常轉移將於15個營業日內完成，視乎股份是否在中央結算系統登記或以股東名義登記而定。然而，並不保證股份的轉移均可根據此時間完成。當中或會出現不可預見的市場情況或其他因素，而導致股東股份轉移出現延誤，因而令股東未能交收或出售其股份的情況。

有關本文件中所作陳述的風險

本文件中所載前瞻性陳述受到風險及不明朗因素的影響

本文件載有若干具「前瞻性」及使用前瞻性術語如「相信」、「擬」、「預計」、「估計」、「計劃」、「潛在」、「將會」、「會」、「或會」、「應」、「預期」、「尋求」或類似詞彙的陳述。有意投資者務請注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不明朗因素。雖然董事相信有關該等前瞻性陳述的假設為合理，但任何或全部該等假設或會被證實為不準確，故基於該等假設作出的前瞻性陳述亦或為不準確。此方面的風險及不明朗因素包括上文討論的風險所述的因素。鑑於該等及其他風險以及不明朗因素，於本文件披露的前瞻性陳述不應被視作本公司將達成計劃及目標的聲明，而投資者亦不應過分依賴該等陳述。

投資者不應依賴報章或其他媒體有關本公司及介紹上市的任何資料

不應依賴報章或其他媒體有關本公司及介紹上市的任何資料。於刊發本文件前，可能有若干報章及媒體報道有關本公司及介紹上市的資料，可能包括未於本文件中出現的若干財務資料、行業比較、溢利預測及有關本公司其他資料。本公司並無授權在報章或媒體披露任何該等資料，且並不就任何該等報章或媒體報道或任何該等資料的準確性或完整性承擔任何責任。本公司不就任何該等資料或刊物的合適性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。有意投資者在作出是否投資股份的任何決定時，不應依賴任何此類資料，亦不應僅依賴本文件所載資料。